عند الباب الخلفي للمشرق

التنافس الإنجليزي - الهولندي في الخليج العربي(*) ١٦٢٣ - ١٧٦٦م

بن سلوت (**)
هولندا

ترجمة وتعليق د. محمد بن عبد الله الفريح
قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة الملك سعود

تهدف هذه الورقة إلى البحث في خصائص التجارة الهولندية والإنجليزية في الخليج العربي ومقارنتها بتجارة المشرق لكلتا الأمتين.

إن التجارة في كل من الخليج والمشرق جيدة التوثيق، والمصادر الأساسية للمشرق هي سجلات شركة المشرق الإنجليزية وسجلات المديرين الهولنديين لتجارة المشرق، بالإضافة إلى السجلات

(*) نشر هذا البحث باللغة الإنجليزية في الفصل الخامس من كتاب " أصدقاء ومتنافسون في الشرق ".

" Friends and Rivals in the East " (Leiden. Boston. Koln 2000).

وجاء البحث بعنوان :

At the backdoor of the Levant Anglo-Dutch Competition in the Persian Gulf 1766 - 1623.

(**) كان مديراً للأرشيف الوطني في لاهاي / هولندا.

الدبلوماسية والقنصلية الهولندية(١)، في حين أن تجارة الخليج موثقة في سجلات شركتي الهند الشرقية الهولندية والإنجليزية وكذلك بعض السجلات الخاصة لمسؤولي شركتي الهند الشرقية.

فُتح طريق التجارة عبر الخليج العربي - الذي كان بوابة خلفية للمشرق إذا جاز التعبير - عن طريق الفتح الإنجليزي - الفارسي لهرمز البرتغالية عام ١٦٢٢م(٢)، وتبع هذا حملة هولندية في عام ١٦٢٣م(٣). وطدت كلتا الدولتين أنفسهما في بندر عباس المسمى أيضاً جامرون باللغة الهولندية أو جومبرون باللغة الإنجليزية، وحدثت محاولة برتغالية كبيرة في عام ١٦٢٥م لإخراج الإنجليز والهولنديين، إلا أن المعركة التي وقعت بين القوات البحرية الإنجليزية - الهولندية والبرتغالية الكبيرة لم تكن حاسمة، وادعى كل من الطرفين الانتصار(٤).

---

(١) توجد سجلات شركة المشرق في :

PRO (Public Records Office).

أما تلك الخاصة بمديري تجارة المشرق والجمعية العمومية الهولندية والسفارة الهولندية في إسطنبول والقنصلية الهولندية في أزمير فتوجد في :

ARA (Algemeen Rijksarchief-Dutch State Archives).

(٢) يوجد أفضل ملخص للأحداث في المصادر الإنجليزية والبرتغالية في :

C.R. Boxer. Anglo–Portuguese Rivalry in the Persian Gulf, E.Prestage ed, Chapters in Anglo- Portuguese Relations (Watford, 1935), PP. 46-129 PP. 80-81.

(٣) وصفت بدايات الوجود الهولندي في فارس في مقالة :

M.A.P. Meilinks-Roelofsz, " The Earliest Relations between Persia and the Netherlands", Persica 6 (1972-1974), PP. 1-80.

(٤) وصفت المعركة البحرية لعام ١٦٢٥م في :

ARA,VOC (Verenigde Oostindische Compagne,.Archives of the Dutch East India Company) 1090, fol. 95-96.

كذلك يوجد وصف لها في :

Boxer, Anglo - Portuguese Rivalry, PP. 101-105.

يميل بوكسر في تقييمه للمعركة إلى أن يكون منحازاً بشكل كبير للبرتغاليين : كان هدف البرتغاليين طرد الهولنديين والإنجليز من بندر عباس، إلا أن هذا لم يحدث.

يوحي هذا بأن الإنجليز لا يملكون وحدهم التفوق البحري الضروري لمنع البرتغاليين من استعادة احتكارهم في الخليج. وقد تمكن الإنجليز والهولنديون منذ هذا الوقت من المتاجرة مع فارس، بينما استمر البرتغاليون في السيطرة على التجارة بين الهند والمناطق العثمانية عبر معقلهم القوي الباقي في مسقط(٥).

كان الجزء الأكبر من التجارة في الخليج العربي مرتبطاً بشكل مباشر بتجارة المشرق. وأصبحت تجارة التوابل عبر هرمز وحلب - زمن هرمز البرتغالية - منافساً مهماً للتجارة الآسيوية عبر (ميناء الكاب(٦) (في جنوب أفريقيا). وفي وقت مضى كان العديد من المنتجات التي يبيعها الأوربيون في الخليج تنتهي في السوق العثمانية وتتنافس مباشرة مع تلك التي كانت ترد عن طريق المشرق.

كانت تجارة الخليج لمدة طويلة ذات أهمية كبرى لكل من شركة الهند الشرقية الإنجليزية (إي آي سي) ونظيرتها الهولندية (في أو سي)، وقد تركزت (هذه التجارة) في البداية في بندر عباس وأصفهان. وبعد العام ١٦٣٨م (بالنسبة للإنجليز) أو العام ١٦٤٥م (بالنسبة للهولنديين) ظهرت أيضاً محطات تجارية لشركتي الهند الشرقية في البصرة. قام الهولنديون والإنجليز بمحاولات قصيرة العمر للاستقرار في عمان ستينيات القرن السابع عشر وسبعينياته، وعندما أفل نجم بندر عباس زمن نادر شاه أصبحت البصرة قاعدتهم الأساسية، في حين تواجد الهولنديون أيضاً ولمدة قصيرة في بوشهر بين عامي ١٧٣٦-١٧٥٤م. في العام ١٧٥٤م ترك

---

(٥) عن استمرار التجارة البرتغالية انظر تقرير فيليب لوكاس لعام ١٦٣٢م.

Philips Lucasz, ARA, VOC 1106,fo. 37v.

(٦) عن تطور حلب انظر :

F.Braudel, La Méditerranée et le monde Méditerranéen á l'époque de Philippe 11 (Paris, 1949), PP 441-447.

تفيد ملحوظة من قبل تاجر هولندي في سوريا أنهم كانوا يخططون للبقاء هناك حتى يتمكنوا من تنظيم تجارة هند شرقية خاصة بهم فقط. المصدر السابق، ص ٥٠١.

الهولنديون البصرة بعد نزاع مع الحاكم المحلي، وبين عامي ١٧٥٤ - ١٧٦٦م كانوا القوة الأولى التي تحذو حذو البرتغاليين في إقامة وجود استعماري حقيقي في جزيرة خرج(٧)، أما الإنجليز فاستمروا في البصرة وأسسوا بعد مغادرة الهولنديين مقراً لهم أيضاً في بوشهر.

من الواجب أن ندرك أن أفول القوة البرتغالية في الخليج كان بشكل عام أكثر تدرجاً مما كان يعتقد. كان بإمكان الإنجليز والهولنديين التحرك بأمان فقط، خلال السنوات الأولى التي أعقبت سقوط هرمز البرتغالية؛ إذ كانت تصحبهم قوة حماية كافية(٨).

ما يزال البرتغاليون يسيطرون على جزء كبير من التجارة خلال النصف الأول من القرن السابع عشر، وكانوا يظهرون فيما بعد بشكل دوري مصحوبين بقوة عسكرية كبيرة. وفي الوقت الذي كان الهولنديون فيه أعداءهم الرئيسين، فإن الإنجليز سرعان ما توصلوا إلى نوع من التصالح معهم. في الواقع وخلافاً للانطباع السائد فقد بقي البرتغاليون قوة مهمة في الخليج حتى حوالي عام ١٧٢٠م، وكانوا مع ذلك قادرين على القيام بعملية عسكرية كبيرة هناك في عام ١٧٢٨م(٩).

---

(٧) اجتذب الاستقرار الهولندي في خرج انتباه المراقبين المعاصرين انظر :

C.Niebuhr, Beschreibung von Arabien (Kopenhagen, 1772), PP. 321-323.

E. Ives, A Voyage From England to India in the Year 1753 (London, 1773), PP. 207-216.

(8) ARA,VOC 1097, fo. 368v (1629) .

تضاءل الخطر البرتغالي عندما حاصر الهولنديون جوا في العام ١٦٣٩م.

(9) B.J. Slot, The Arabs of the Gulf, 1602-1784 (Leidschendam) , P. 265.

كان للحملة البرتغالية نتائج مهمة لعلم الخرائط التاريخية فقد قدم قائد الحملة لاحقاً معلومات إلى رسام الخرائط الفرنسي المشهور دانفيل (dAnville) الذي استخدمها في بحثه المقدم إلى الأكاديمية الفرنسية.

Recherches geographiques sur le Golfe Persiqu, Histoire de lAcadémie Royale des Inscriptions et Belles-Lettres 30 (1766), pp. 151-152.

ركزت شركتا الهند الشرقية البريطانية (إي آي سي) والهولندية (في أو سي) في البداية مصالحهما في فارس، وعندما تدهورت علاقاتهما التجارية مع فارس حوالي عام ١٦٤٠م جرَّب كلا البلدين البصرة أيضاً. ولم تكن هذه المحاولة أبداً ذات أهمية كبرى خلال القرن السابع عشر، ولكن مع تدهور التجارة الفارسية في عشرينيات القرن الثامن عشر أصبحت البصرة تدريجياً محور النشاط الأوربي في الخليج.

كان هناك نوع من التوازن في التجارة بين الخليج والمشرق، فبعض المنتجات قد تذهب أحياناً عبر الخليج، وقد تذهب أحياناً أخرى عبر البحر المتوسط بل إن الأمر وصل أحياناً مع البريطانيين إلى حد نزاعات بين تجار المشرق وتجار الهند الشرقية(١٠). أما فيما يتعلق بالهولنديين فنادراً ما يقع تضارب مكشوف للمصالح فقد كانت الأنشطة الهولندية في حلب - المحطة النهائية للطريق من الخليج إلى البحر المتوسط - محدودة، وكانت المنتجات التي تسبب المشاكل في هذا الحقل قليلة الأهمية للتجارة الهولندية. كذلك لم تكن شركة الهند الشرقية الهولندية (في أو سي) تقوم بنقل الكثير من القماش الصوفي إلى فارس، وكان الاهتمام الهولندي بالحرير الفارسي القادم عبر حلب محدوداً.

كان الوضع القانوني للهولنديين والإنجليز في الخليج متساوياً تقريباً. كان لديهم امتيازات مشابهة تقريباً للامتيازات العثمانية الأجنبية السارية المفعول في المشرق. لكن هناك فارق جدير بالذكر هو أن هذه الامتيازات كانت " تحسّن " أحياناً من خلال استخدام الضغط العسكري كما فعل الهولنديون عامي ١٦٤٦ و ١٦٨٤م عندما هاجموا جزيرة قشم قرب بندر عباس واحتلوها عام ١٦٨٤م. كان يمكن أيضاً وضع المعاهدات الهولندية - الفارسية موضع التنفيذ من

---

(10) Wood, Levant Company, PP. 103-105.

خلال الضغط العسكري. ومن ناحية أخرى فإن معاهدة هولندية - فارسية تعود للعام ١٦٣١م تعالج صراحة مسألة امتيازات التجار الفرس في هولندا (وتشمل تنظيماً للدفن الإسلامي للموتى)، وهو أمر غير موجود في معاهدات ذلك الوقت مع الإمبراطورية العثمانية(١١). هذه المميزات على أي حال لا تغير الحقيقة الأساسية وهي أن " المعاهدات " الفارسية كانت في الأغلب مجرد منح امتيازات أحادية الجانب إلى أجانب أدنى منزلة بقليل كما كان الحال في الامتيازات العثمانية الأجنبية. والأوربيون في نظر الفرس مرتزقة من نوع ما، ملزمون بإبقاء البحر خالياً من الأعداء والقراصنة في مقابل امتيازات تجارية.

الأوربيون في نظر الفرس مرتزقة من نوع ما، ملزمون بإبقاء البحر خالياً من الأعداء والقراصنة في مقابل امتيازات تجارية

كان هناك دائماً نوع من التنافس بين الهولنديين والبريطانيين للحصول على الحظوة لدى السلطات الفارسية، لكن كان هناك أيضاً إجماع في الرأي بين الطرفين على أن الفرس كانوا يطلبون الكثير في مقابل تقديم النزر اليسير ؛ ولذلك فقد كان هناك قدر معين من التوتر بين المنافسة للحصول على رضا الشاه من ناحية والتضامن الأوربي من ناحية أخرى. ومع ذلك فإن الهولنديين والإنجليز كانوا يظهرون بوضوح قدراً كبيراً من الشماتة فيما لو أذل الفرس مواطني كل منهم. يمدنا الهولنديون على سبيل المثال بتقارير كثيرة عن المصاعب التي واجهها الإنجليز في الحصول على نصف السهم من

---

(11) ARA, Groot Placcaatboek (s-Gravenhage, 1705), iv, PP. 285-286.
من الواجب هنا ملاحظة أن هذه المعاهدة على الرغم من أنها قبلت من قبل الجمعية العمومية الهولندية إلا أن التوصل إليها تم - على ما يبدو - من خلال مبعوث للشاه في لاهاي وهو الرسام جان فان هاسلت (Jan Van Hasself) والذي لم يكن مفوضاً لفعل ذلك. انظر :

ARA, VOC 1103, fo. 166 (A)V .

من المشكوك فيه أن يكون الشاه قد علم بأمر المعاهدة على الإطلاق.

مداخيل الجمارك الموعودة لهم في مقابل مساعدتهم في طرد البرتغاليين من هرمز(١٢).

قد يصبح التعهد بمساعدة الفرس أمراً يتطلب الحذر عندما يحدث نزاع بين الفرس والعثمانيين، وفي عشرينيات القرن السابع عشر حُذرت شركة الهند الشرقية الهولندية (في أو سي) صراحة من الدخول في أي نزاع مع الإمبراطورية العثمانية(١٣) عندما تأسست العلاقات البريطانية والهولندية مع البصرة، ويبدو أن البرتغاليين - أكثر الأوربيين تفضيلاً هناك - هم الذين ساعدوا الحكومة المحلية ضد الفرس(١٤). حتى تسعينيات القرن السابع عشر كان الحاكم العثماني للبصرة يعقد اتفاقات مع البرتغاليين ؛ لكي تتولى السفن الحربية البرتغالية حماية الملاحة بين البصرة والهند(١٥).

التجارة

هناك تماثل كما أن هناك اختلافات بين التجارة الهولندية والإنجليزية في المشرق وفي الخليج. ففي البحر المتوسط كان الهولنديون أشد المدافعين عن التجارة الحرة(١٦)، في حين كانت

---

(12) ARA, VOC 1137, fo. 260 V.
خطط الإنجليز الساخطون في العام ١٦٦٨م لمهاجمة بندر عباس لكنهم لم يفعلوا ذلك مطلقاً. انظر :

W. Foster, English Factories in India 1668-1669 (Oxford,1927) , PP. 30-31.

(13) H.Dunlop, Bronnen tot de geschiedenis von de Oostindische Compagnie in Perzie S-Graven hage, 1930), PP. 158-159.

(14) L.Cordeiro,Dois Capetaes da India (Lisboa,1898), PP. 53-54,70-73; Commentarios grande Capitao Rui Freire de Andrada (Lisboa, 1940, PP. 250-251, ARA Geleynssen deJongh papers, 280, (Dutch Basra Diary 1645-1646).

(15) J.F.J. Biker, Colleccao de tratados, iv (Lisboa, 1884), PP. 233-234.

(١٦) تمثلت أفضل صيغة لها في رفض مديري تجارة المشرق اقتراحاً تقدم به السفير الهولندي في إسطنبول يقضي بفرض ضوابط أكثر شدة على تجارة المشرق. انظر :

Nanninga, Bronnen, iii, P. 326.

التجارة الهولندية في الخليج قاصرة بشكل كلي تقريباً على المشروع الاحتكاري الواسع لشركة الهند الشرقية الهولندية، فضّل الإنجليز منذ البداية تقريباً المشروع الرأسمالي حتى إن طرد البرتغاليين من هرمز يمكن تصنيفه على أنه تصرف مبعثه المشروع الرأسمالي(١٧). كان هذا على أي حال الانطباع الرسمي وفي الواقع كان الحال مختلفاً مع الهولنديين ؛ لأن هناك قدراً كبيراً من التجارة السرية الخاصة لموظفي شركة الهند الشرقية الهولندية. ذكر القنصل الهولندي في حلب ساخراً أن كل رؤساء المحطات التجارية في الخليج الذين عرفهم قد عادوا إلى أوربا فاحشي الثراء(١٨). واختصاراً فإن المديرين الهولنديين لتجارة المشرق في البحر المتوسط كانوا أقل قدرة في فرض أحكامهم على التجارة من شركة المشرق الإنجليزية، في حين كان لدى شركة الهند الشرقية الهولندية الاحتكار الرسمي للتجارة الهولندية في الخليج.

كانت شركة الهند الشرقية الإنجليزية (إي آي سي) دائماً عبارة عن امتداد للمؤسسات الإنجليزية أكثر من شركة الهند الشرقية الهولندية (في أو سي)، وكان وكلاؤها يتلقون رسوماً

---

(١٧) توجد أمثلة للتجارة الهولندية الخاصة في الخليج بعد العام ١٧٦٦م. انظر :
ARA, VOC 1279 of. 462-468.

Sultan Muhammad al-Qasimi, The Myth of Piracy (London, 1986) p. 19.
استمرت التجارة الهولندية مع الخليج بعد العام ١٧٦٦م تجارة خاصة. انظر :
Slot, Arabs of the Gulf, PP. 369-370.
تظهر التقارير واليوميات الهولندية أن معظم السفن الإنجليزية في الخليج كانت سفناً خاصة، انظر مثلاً لمدة أوائل الأربعينيات من القرن السابع عشر اليوميات الهولندية الموجودة في :

Geleynssen de Jongh Papers 140.

(18) ARA, Legatiearchief Turkije(LAT)(Archives of the Dutch Embassy in Turkey-in the Dutch General State Archives) 664 .
رسالة من القنصل الهولندي في حلب بتاريخ ١٧ مارس ١٧٦٦م. ربما كان القنصل مبالغاً قليلاً عند ما ذكر أن من الهراء أن شركة الهند الشرقية الهولندية قد أرادت إغلاق (ميناء) خرج؛ لأنه لم يحقق أرباحاً كافية، وذلك بالنظر إلى الثراء الخاص الذي أحرزه موظفو شركة الهند الشرقية الهولندية هناك.

تسمى (Consulage) كما لو كانوا قناصل عاديين. مع ذلك يجب ملاحظة فشل محاولة الهولنديين في إقامة الميناء الحر الأول في الخليج في (جزيرة) خرج بعد عام ١٧٥٤م ؛ لأن دخل الميناء لم يكن كافياً لتغطية نفقات منشأة كبيرة مع حامية(١٩).

وبالنظر إلى حقيقة أن التجارة الهولندية كانت تجارة شركة الهند الشرقية الهولندية (في أو سي) بشكل أساسي فهذا يعني أن هذه الشركة كانت التاجر الوحيد الأكبر في الخليج خلال معظم المدة من ١٦٢٣ إلى ١٧٦٦م. ومنذ البداية تقريباً في العام ١٦٢٣م فاقت التجارة الهولندية نظيرتها الإنجليزية(٢٠). قد يكون الحجم الكلي للتجارة الخاصة الإنجليزية مضافاً إليه تجارة شركة الهند الشرقية الإنجليزية (إي آي سي) أكبر خلال بعض الفترات بعد عشرينيات القرن الثامن عشر، ولكن حتى هذا هو أبعد من أن يكون مؤكداً ذلك. فبسبب الطابع السري لمعظم التجارة الهولندية الخاصة قبل عام ١٧٦٦م فإننا لا نعلم الحجم التقريبي للتجارة الهولندية الفعلية.

كان هناك أيضاً اختلاف في التركيب العام للتجارة بين المشرق والخليج عندما يتعلق الأمر بكل من الإنجليز والهولنديين. ففي منطقة البحر المتوسط كان هناك توازن في التبادل بين المنتجات الأوروبية بما فيها تلك القادمة من المستعمرات والمنتجات العثمانية. أما في الخليج فإن طابع التجارة كان عرضة لتغيرات كبيرة عبر الزمن. فبعد مدة من التركيز على تصدير الحرير الفارسي من قبل الحكومة بشكل رئيس في مقابل منتجات المستعمرات والنقد - وهو توازن سلبي على الجانب الأوروبي - أصبح الخليج في المقام الأول مستهلكاً لمنتجات المستعمرات مقابل النقد بعد العام ١٦٤٠م؛ إذ باع

---

(19) Al-Qasimi, The Myth, P.15 -12.
توجد في المصدر السابق قوائم الشحن لميناء خرج والتي تظهر حركة ذلك الميناء.

(20) ARA, VOC 1084, fo. 89 (1625).

الأوربيون السكر والتوابل والمنسوجات مقابل النقد أو أحياناً في مبادلة جزئية للؤلؤ، وذلك عندما حاولت الحكومة الفارسية مواجهة النزيف النقدي(٢١). وفي حين لم يكن لدى البصرة فعلياً أي منتجات لبيعها للأوربيين، كانت السلع الأوربية والاستوائية تباع في البصرة مقابل النقد(٢٢)، وكانت النقود العثمانية والفارسية قليلة النقاء تبعث تالياً إلى الهند وتحول إلى عملات معدنية أفضل.

هذا الوضع مرتبط باختلاف كبير في السياسة الحكومية بين فارس والعثمانيين في المشرق. فقد قصر العثمانيون أنفسهم على فرض الضرائب، أو في الحد الأقصى على فرض ضرائب طارئة أو عوارض (avanias). أما الحكومة الفارسية فمن ناحيتها تدخلت في التجارة بشكل مباشر بداية عبر محاولة وضع الحرير المبيع إلى شركتي الهند الشرقية الهولندية والإنجليزية تحت الاحتكار الحكومي ومن ثم التلاعب في الأسعار. عندما فقد الأوربيون الاهتمام بالحرير الفارسي بسبب هذه السياسة، حاول الفرس جعل منح الامتيازات التجارية مشروطاً بشراء كميات محددة من الحرير من الحكومة بأسعار باهظة. هذه المحاولة فشلت ؛ لأن الهولنديين مارسوا الضغط العسكري عام ١٦٤٦م في وقت لم تكن فيه التجارة الإنجليزية ذات شأن كما أن الحكومة الفارسية لم تكن قادرة على توفير كمية كافية من الحرير. سعى الفرس عندها إلى تحديد كمية السبائك التي تنقل

---

(٢١) يوجد وصف في غاية التفصيل عن تاريخ التجارة الهولندية في فارس في الفصل الأول من كتاب Radicale Beschrijving لمؤلفه Van Reede الذي كان موظفاً كبيراً في باتافيا في العام ١٧٥٦م. توجدنسخ عدة من المخطوطة، وقد استخدمت النسخة الموجودة في :

ARA, VOC 2870, Fos 1379-1468. Chapter l is Fos 1380v-1410v.

(٢٢) يعد كتاب Voyage en Turquie et en Perse لمؤلفه القنصل الفرنسي والمستشرق من أصل سويدي Otter Jean الصادر في باريس عام ١٧٤٨م واحداً من أفضل المصادر التي وصفت تجارة البصرة، الصفحات (٦٦ - ٧٨). بالنسبة للهولنديين انظر أيضاً:

Van Reede, Radicale Beschrijving, Chapter II.

خارج البلاد عبر السماح بتصدير العملات المعدنية الرديئة فقط، إلا أن العملات المعدنية الجيدة كانت تُهَرَّب على أي حال(٢٣).

كان الهولنديون يميلون إلى العمليات التجارية الكبيرة في منطقتي البحر المتوسط والخليج عبر سفن كبيرة تحصر نشاطها في الموانئ الرئيسة. وقد استخدمت صناعة الشحن الإنجليزية وحدات أصغر كان بإمكانها أيضاً الرسو في الموانئ الصغيرة إلا أنها كانت تواجه هناك أحياناً مخاطرة أكبر مما يسمى بالقرصنة. كان حجم السفن في البحر المتوسط في الحالة الهولندية مرتبطاً بأنظمة الجمعية العمومية الهولندية التي حَرَّمت على السفن الصغيرة دخول البحر المتوسط بسبب خطر القراصنة(٢٤). أما في الخليج فكانت الأسباب مختلفة. فسفن الشركة كبيرة ؛ لأنه كان لابد لسفن التجارة المعتادة التي تحمل المنسوجات من الهند والسكر والتوابل أن تكون واسعة بما فيه الكفاية لمثل تلك الحمولة كي تحمل عالياً في مخزن السفينة لتجنب تلفها بالماء. هذا هو ما جعل التجارة الهولندية آمنة لكن مرونتها قليلة في حين كانت التجارة الإنجليزية أكثر مرونة لكنها أقل أماناً. بدأ الهولنديون يمتلكون سفناً صغيرة قوية التسليح (Jachten)، وذلك عندما بدؤوا التجارة مع البصرة بعد عام ١٦٤٥م، واستخدموا البصرة لإرسال رسائل إلى هولندا عبر طريق

هذا هو ما جعل التجارة الهولندية آمنة لكن مرونتها قليلة في حين كانت التجارة الإنجليزية أكثر مرونة لكنها أقل أماناً

---

(23) ARA, VOC 2870: Van Reede, Radicale Beschrijving Fol. 1422-1423;F.W . Stapel ed.

Jacob Van Dam's Beschrijving Van de Oostindische Compagnie, (s-Grarenhage,1939) book 2, Part 3, PP. 312-314.

مثل فان ريد يعطي فان دام وصفاً تاريخياً لنشاطات شركة الهند الشرقية الهولندية في فارس. الفارق الأساسي هو أن فان دام كان موظفاً كبيراً في هولندا، في حين كان فان ريد عضواً في مجلس جزر الهند في باتافيا.

(24) ARA, Groot Placcaatboek, i, P. 906.

القوافل السريع إلى حلب، وفي القرن الثامن عشر أصبح لهم سفينة صغيرة متمركزة بشكل دائم في الخليج.

أكثر مما كان يحدث في حالات نادرة في منطقة البحر المتوسط، فإن التجار الأوربيين في الخليج اضطروا إلى استخدام الوسطاء المحليين. في المشرق اعتمدت تجارة حلب ومصر بشكل خاص على السماسرة المحليين (Sensalen) الذين كانت تدور حولهم العديد من الشكاوى. كانوا عادة يهوداً أو مسيحيين محليين. أما في الخليج فكان الوسطاء مختلفين قليلاً من الناحية الديموغرافية عن مجموعات البحر المتوسط كانت السيادة في البصرة العثمانية للعناصر الهندية والأرمنية واليهودية، وفي فارس كانوا من الهنود المقيمين بشكل أساسي لكن كان هناك أيضاً يهود وأرمن. ولم يكن في الخليج تجار أوربيون خاصون مستقرون محلياً ؛ لأن مقيمي شركة الهند الشرقية الإنجليزية كانوا يقومون بعمل الوكلاء للتجار الخاصين، في الوقت نفسه كان يفترض في المقيمين الهولنديين أن يعملوا لصالح شركة الهند الشرقية الهولندية فقط، على الرغم من أنهم كانوا متورطين في تجارة سرية خاصة، وهو نشاط أدى إلى محاكمة مسؤولين هولنديين رسميين عدة.

لم يكن هناك كبير اختلاف في البضائع التي تاجرت بها الأمتان في الخليج. فالمنتج الرئيس في فارس في البداية كان الحرير، لكن كلتا الشركتين اكتشفتا أن الأسعار لم تكن بتلك الجاذبية. حاولتا عندها أن تبيعا المنسوجات من الهند وفيتنام والسكر والتوابل والنحاس والقهوة. كانت المنسوجات الحريرية الفيتنامية - كما هو الحال مع السكر - من حق الهولنديين بشكل أساسي ذلك أنهم أول من حصل على مستعمرات إقليمية حقيقية في مناطق الإنتاج بداية في تايوان ولاحقاً في جاوة. وكان النحاس من اليابان مادة هولندية نموذجية.

كانت القهوة تأتي بشكل رئيس من اليمن، وكانت هناك منافسة مع الشحنات العربية والكوجراتية. جرّب الهولنديون قهوة جاوة لكنهم لم يستطيعوا بيعها إلا في البصرة فقط طبقاً لما يقوله أحد المقيمين الهولنديين ؛ وذلك لأن الترك – على عكس الفرس والعرب – كانوا ذوي ذوق سيئ في القهوة.

أما فيما يخص تجارة التوابل فقد كان لدى الهولنديين احتكار لمادتي القرنفل وجوزة الطيب التي حصلوا من خلالهما على أرباح كبيرة إلا أن سعة السوق لم تكن بالحجم الذي يجعل هذا الاحتكار أمراً بالغ الأهمية على الرغم من المكاسب العالية التي تأتي من ورائه. أحضر الهولنديون في القرن الثامن عشر الكثير من الأواني الخزفية من كانتون. حاولت كلتا القوتين الحصول على النقد في مقابل بضائعهما، الفضة والذهب بدلاً عن الحرير، وتسبب هذا في مشاكل خطيرة مع الفرس الذين استنكروا نزيف العملة. كان تصدير العملة غالباً عملية سرية خلال القرن السابع عشر لكنه كان ضخماً على أي حال. كان لدى الإنجليز عمليات شحن مباشرة بين إنجلترا والخليج، في حين أن الهولنديين نادراً ما فعلوا ذلك بسبب طول الطريق من هولندا عبر باتافيا(*). باع الإنجليز أيضاً القماش الصوفي الأوروبي وهو المنتج الذي كان السبب الأساسي للمنازعات بين مصالح تجار المشرق وتجار الهند في إنجلترا(٢٥).

باع الإنجليز أيضاً القماش الصوفي الأوربي وهو المنتج الذي كان السبب الأساسي للمنازعات بين مصالح تجار المشرق وتجار الهند في إنجلترا

(*) باتافيا هو الاسم الذي أطلقه الهولنديون أثناء مدة استعمارهم على جاياكارتا أو جاكرتا عاصمة الجمهورية الإندونيسية – المترجم.

(٢٥) تعطي التقارير الهولندية من الخليج إلى باتافيا، ابتداءً من العام ١٦٢٣م وما بعده، قوائم مفصلة عن البضائع المشتراة والمبيعة من قبل الهولنديين. كثيراً ما توجد أيضاً قوائم البضائع لأوربيين آخرين. تحتوي يوميات البصرة وبندر عباس الموجودة في الأوراق e ٢٨٠ و ١٤٠ لجلينسن دو جونغ (Geleyrssen de Jongh) على تفاصيل عن التجارة الإنجليزية.

كان التجار الخاصون الإنجليز، ومثلهم شركة الهند الشرقية الهولندية في القرن السابع عشر، يقومون بنقل بضائع من الخليج وإليه لحساب التجار المحليين في الهند. أما الهولنديون فكان لديهم بعض الارتياب بشأن هذه التجارة ؛ لأنها عرضت للخطر احتكار شركة الهند الشرقية الهولندية. من ناحية أخرى قامت شركة الهند الشرقية الإنجليزية بالقليل من التجارة لحسابها الخاص، ووجدت أن هذا يشكل نشاطاً مجزياً بسبب المال الذي كانت تحصل عليه، وأيضاً بسبب الضريبة الإضافية الناتجة عن حركات الشحن المتكررة. تظهر الأرقام المثبتة في التقارير الهولندية أن الحجم خاصة حجم تجارة النقل لتجار سورات(*) ربما كان أكبر من حجم التجارة الأوربية(٢٦).

وهناك دخل إضافي للإنجليز تمثل في نصف السهم الذي كان يفترض فيهم تسلمه من الرسوم الجمركية في بندر عباس. كانوا في الواقع يتسلمون جزءًا فقط من المبلغ المتفق عليه وقت إخضاع هرمز، ولم يجدِ الضغط الذي مورس في الحصول على الحصة الحقيقيةَ(٢٧)، وعلى أي حال فإن المبالغ التي تسلموها أسهمت مع ذلك في صيانة المحطات التجارية الإنجليزية في الأوقات الصعبة. ويبدو أن البرتغاليين حققوا نتائج أفضل بعد اتفاقهم مع الفرس بشأن دخل الجمارك في بندر كونج في العام ١٦٣٠م، ولعل ذلك بسبب أنهم كانوا أكثر استعداداً لاستخدام ضغط عسكري قوي. لكن

(*) سورات ميناء في غرب الهند يطل على خليج كامباي – المترجم.

(٢٦) يمكن رؤية مثل لذلك في قائمة الشحن لعام ١٦٥٢م من جامبرون الموجودة في:

ARA. VOC 1188, Fos 371-377.

لنظرة على نقل البضائع " الإسلامية " على السفن الأوروبية انظر :

VOC 1127, fo 113v.

كان مديرو شركة الهند الشرقية الهولندية في أوربا مدركين لأهمية التجارة "الإسلامية" انظر :

Jacob Van Dam, P. 315.

(٢٧) يوجد وصف حي للمشاكل في :

ARA, VOC 1136, fos 260-261.

ربما كان هناك سبب آخر أيضاً : هو اشتراط الاتفاق وجوب قيام البرتغاليين بعمليات شحن بين الهند والبصرة تتولى حماية البرتغاليين والمسافرين من الهند قوة برتغالية، وأن يدفعوا رسم الجمارك في بندر كونج(٢٨). لو لم يتسلم البرتغاليون نصف سهمهم لكان بإمكانهم وبسهولة تجنب بندر كونج.

تمثلت المنتجات التي يمكن الحصول عليها في البصرة في الغالب من القماش القطني الهندي والتوابل والسكر والقهوة وجميعها تقريباً تباع نقداً، وكان هناك مشكلة مستمرة تمثلت في عملية دفع بعملة رديئة مقابل معدل تبادل كثيراً ما كان سلبياً، وفي مناسبات عدة تفكر شركتا الهند الشرقية الهولندية والإنجليزية جدياً في ترك البصرة.

نتج عن اختلاف الأنظمة التجارية للإنجليز والهولنديين انعكاس ملفت في علم الخرائط البحرية المبكر؛ إذ سهل النظام الإداري البيروقراطي والمركزي الهولندي عملية إنتاج خرائط بحرية عالية الجودة، فقد استكشف الهولنديون بعض سواحل الخليج أثناء أزمة في علاقاتهم مع فارس من عام ١٦٤٤م إلى عام ١٦٤٦م مستعملين خريطة برتغالية عالية الجودة نسبياً (من النوع المعروف جيداً والذي أنتجه جواو تكسيرا البارناز الثاني)(٢٩).

طور هذا النوع من الخرائط عبر معلومات إضافية عن الطرق التي استكشفها الهولنديون، وقد تميزت هذه المعلومات بدقة أكبر

---

(٢٨) يوجد نص الاتفاق في :

ARA, VOC 1101, fos 1179-1180.

ورد ذكر الضغط البرتغالي في يومية بندر عباس الهولندية العائدة ليوم ٢١ مايو ١٦٤١م والموجودة في أوراق جيلينسن دو جونغ (Geleynssen de Jongh)، ص ١٤٠.

(٢٩) توجد هذه الخرائط في نسخ عديدة، وقد أعيد إنتاج بعضها في :

A.Cortesao and A. Teixeira da Mota, Monumenta Cartographic (Lisbon,1960),v.

وكشفت عن وجود جزر جديدة(٣٠)، وفي ستينيات القرن السابع عشر صدرت خريطة قياسية كانت عرضة للتحسين المستمر(٣١). أما الإنجليز فاستخدموا في ذلك الوقت خرائط بدائية نسبياً(٣٢)، في حين كانت الخرائط الهولندية تنتج من قبل شركة الهند الشرقية الهولندية بشكل مخطوط فقط، فإن صناعة الشحن البحري الإنجليزي الخاصة استلزمت طلباً على الخرائط المطبوعة. كانت الأولى من هذه الخرائط عبارة عن نسخة من الخريطة الهولندية القياسية طبعها جون ثورنتون في العام ١٧٠٣م(٣٣). كان الهولنديون بطيئين في طبع خرائط الخليج، وطبعت الأولى والوحيدة منها من قبل شركة فان كولن (Van Keulen) في أمستردام، وهي متعهد التموين لشركة الهند الشرقية الهولندية، في العام ١٧٥٣م(٣٤). وضعت كل الخرائط البحرية بشكل أساس طبقاً لنموذج شركة الهند

---

(٣٠) أمثلة جيدة هي :

BL, Add. Mss. 34184, Fos.

توجد أقدم خريطة تظهر خطأ في خط الساحل بين الكويت والقطيف نشأ من تفسير خاطئ للملحوظات التي وضعتها حملة هولندية في العام ١٦٤٥م في :

Badische Landesbibliothek, Karlsruhe, Artus Gijsels papers nr. 478. Add 34184.

نقل هذا الخطأ بإتقان على كل الخرائط البحرية الهولندية والإنجليزية والفرنسية قبل العام ١٨٢٠م. انظر :

B.J. Slot, Origins of Kuwait, 2nd edn. (Kuwait, 1998), PP. 39, 47- 48.

(٣١) توجد أمثلة في :

ARA map collection VEL 220 and 222 .

(٣٢) توجد أفضل عينة من هذه في :

The Bibliotheque Nationale, Paris, map Collection Service Hydrographique 209/2/2.

(٣٣) انظر:

John Thornton, English Pilot (London, 1703).

طبع صموئيل ثورنتون (Samuel Thornton) نسخة محسنة بمعلومات جديدة في العام ١٧١٦م.

(٣٤) توجد الخريطة في :

Johannes van Keulen, Nieuwe grote lichtende zeefakkel (Amsterdam, 1753) vi.

الشرقية الهولندية حتى بدأ الإنجليز في وضع ملحوظات جديدة في سبعينات القرن الثامن عشر وإن كان ذلك فقط بدرجة محدودة جداً قبل العام ١٨٠٠م. ويظهر جديد القرن السابع عشر تأثير نظام بيروقراطي كبير يملك وسائل إدارة المعلومات، في حين تعكس الطباعة الإنجليزية أهمية السوق لصناعة الشحن البحري الإنجليزي الخاصة.

المنازعات بشأن الوضع القانوني والسياسة

كان الوضع القانوني للأوربيين في الخليج مختلفاً نوعاً ما عن ذلك في المشرق. ففي فارس كانت مؤسسات أجنبية كبيرة خارج نطاق التشريع الوطني كما أن الأوربيين أبقوا احتمال التدخل العسكري قائماً، في حين لم يعدّ البريطانيون والهولنديون ذلك خياراً بشكل جدي في المشرق على الإطلاق. وفي البصرة كان الوضع غامضاً نوعاً ما. فعندما ظهر البريطانيون والهولنديون هناك (في العام ١٦٣٨م والعام ١٦٤٥م بالتتابع)، كانت البصرة في الواقع عبارة عن أوليغاركية عسكرية مستقلة تشبه كثيراً الجزائر وتونس، ويبدو أنه لا أحد فكر في المطالبة بالامتيازات الأجنبية سارية المفعول في كل أنحاء الإمبراطورية العثمانية. استعيدت السلطة العثمانية الاعتيادية في البصرة في ستينيات القرن السابع عشر، لكن لم تكن هناك كلمة واحدة عن الامتيازات الأجنبية ؛ إذ السلطة العثمانية بالطبع ما تزال ضعيفة، والتحركات القبلية العربية جعلت الربط بين البصرة وباقي الإمبراطورية في غاية الضعف. الجزء الأعظم من تجارة البصرة كان تجارة عبور إلى شمال فارس. وفي حوالي العام ١٧٣٠م وعلى إثر تدخل ناجح للسفارة الفرنسية في إسطنبول، تمكن الفرنسيون من جعل امتيازاتهم الأجنبية مطبقة في البصرة وأقاموا قنصلية عادية هناك. حاول الإنجليز والهولنديون أن يحذوا حذوهم وطالبت السفارات في إسطنبول بالحصول على إجازات (berats)

قنصلية لمقيمي شركاتها(٣٥). ولسنين عديدة كانت هناك نزاعات مع السلطات المحلية بشأن تطبيق الامتيازات الأجنبية، ولم يحقق الأوربيون شيئاً. العنصر الوحيد والجديد منذ ذلك الوقت فصاعداً هو أن السفراء كانوا يتدخلون في الأمور الخطيرة.

الاختلافات

مفهوم جيو سياسي مختلف لأهمية الخليج كان عنصراً رئيساً خلف المنازعات في المنطقة. لم يكن الهولنديون الذين حافظوا على قاعدة أقوى في آسيا مهتمين مثل الإنجليز بالخليج كحلقة اتصال مع الغرب. كانت باتافيا - بالنسبة للهولنديين في آسيا - المركز الذي يتلقون منه التعليمات وكذلك التعزيزات العسكرية إذا كان ذلك ضرورياً. لم يكن لدى بومباي قاعدة ضخمة مثيلة تلجأ إليها واعتمدت أكثر على اتصالاتها مع لندن.

انعكس هذا الأمر في موقع البصرة ؛ إذ أراد الإنجليز المحافظة على تواجدهم بأي ثمن تقريباً، في حين كان الهولنديون مستعدين فقط لفحص ربحها المحدودة المحدودة خلال النصف الثاني من القرن السابع عشر بسبب أهمية الطريق البري للمراسلات السريعة.

اعتقد الهولنديون بكفاية المحافظة على علاقة جيدة مع وكلاء البريد المعتادين وهم الكرمليون(*) في البصرة، وعلى الرغم من أنهم كانوا تحت الحماية الفرنسية في القرن الثامن عشر إلا أنهم ضموا بينهم مواطنين هولنديين عديدين.

---

(٣٥) انظر :

Otter, Voyage, ii, PP. 80-85.

بشأن الوثائق العثمانية عن مفاوضات السفير الهولندي انظر :

ARA, LAT 1095, fos 61-65.

(*) الكرمليون هم رهبان كاثوليك ينسبون إلى جبل الكرمل في فلسطين حيث نشأت طائفتهم أول الأمر، وفي العصور الحديثة كانت مجموعة منهم تقيم في البصرة؛ وكان من أشهرهم هناك أنستاس الكرملي الأديب واللغوي وصاحب " مجلة لغة العرب" المتوفى عام ١٩٤٧م. المترجم.

من الممتع أن نرى كيف كانت كلتا القوتين تنظر إلى موقع الأخرى في الخليج. في الوقت الذي يوجد فيه حقد كبير على الإنجليز في ثنايا الرسائل الهولندية، تميزت لهجة المراسلات الإنجليزية بكونها أكثر اعتدالاً. كان الإنجليز يشيرون من حين لآخر إلى عادات شرب الكحول لدى الهولنديين وبخلهم(٣٦)، لكنهم أيضاً كانوا يميلون إلى المبالغة في قوة الهولنديين وتصميمهم، متوقعين أو خائفين من عمليات عسكرية واسعة النطاق أو مغامرات أخرى نادراً ما تحققت(٣٧). من ناحية أخرى فقد استخف الهولنديون بالإنجليز، ويعود السبب في ذلك إلى حد كبير لقلة الاعتمادات المالية المخصصة لآلية شركة الهند الشرقية الإنجليزية بالمقارنة مع التنظيم المحلي الواسع الخاص بهم. كان لدى الهولنديين بعد حوالي العام ١٦٤٠م وجودٌ عسكري كبيرٌ دائماً (حاميات بندر عباس ولاحقاً خرج وكانوا يوظفون عادة من خمسة إلى عشرة أضعاف الرجال الذين

كيف كانت كلتا القوتين تنظر إلى موقع الأخرى في الخليج ؟

---

(٣٦) ورد ذكر عادات شرب الكحول في يوميات جومبرون الإنجليزية ليوم ٢٥ إبريل ١٧٤٨م انظر :

OLOG.BL, G 129/7.

وجد الفرس أيضاً أن الهولنديين لم يقدموا لهم هدايا رائعة كافية بالمقارنة مع الإنجليز. انظر :

ARA, VOC 2055,PP. 278 -280.

(٣٧) نموذج لذلك هو الخطة البريطانية لاحتلال البحرين في العام ١٧٥٠م لكي يمنعوا الهولنديين من فعل ذلك، وفي الحقيقة لم يكن لدى الهولنديين خطط من هذا النوع في ذلك الوقت على الرغم من أنهم فعلوا ذلك بعد بضع سنين ولعل الإنجليز كانوا مصدر إلهامهم في هذا الشأن. انظر :

OIOC. BL G 29/7.

وانظر: يوميات جومبرون الإنجليزية ليوم ٢٠ يناير ١٧٥٣م.

انظر أيضاً التقرير الإنجليزي عن النشاطات الهولندية الواسعة في خرج الموجود في :

J.A. Saldanha, Persian Gulf Precis (Calcutta, 1908), PP. 99-100.

هذا التقرير نموذجي؛ لأنه يسجل حقيقةً خطة هولندية مرفوضة سلفاً لإدخال مستوطنين صينيين إلى خرج، وكان هذا أيضاً جزءاً من سياسة التضليل الإعلامي الهولندي.

يوظفهم الإنجليز في الخليج. وإذا كان الإنجليز قد بالغوا في مغزى التفاخر الهولندي الطائش وسياسة القوارب المسلحة، فإن الهولنديين بالغوا أيضاً في معنى الحوادث عندما كان يبدو وكأن الإنجليز في مشكلة.

تمثل قضية بندر عباس في العام ١٧٥٩م مثلاً نموذجياً لذلك، إذ كانت باتافيا تخطط منذ زمن بعيد لإغلاق المحطة التجارية لشركة الهند الشرقية الهولندية هناك. عندما حدث هذا آخر الأمر توقع الإنجليز أن يعود الهولنديون في العام التالي بقوة بحرية ضخمة، وأن يحتلوا معقلاً محمياً بشكل أفضل حتى ولو كان هناك سبب اقتصادي جيد لفعل ذلك. وعندما ظهرت بالفعل قوة بحرية أمام بندر عباس، اعتقد الإنجليز أنهم الهولنديون لكن ولأكبر قدر من الإزعاج فقد كانوا من الفرنسيين الذين قدموا لنهب المحطة التجارية الإنجليزية(٣٨). من ناحية أخرى فلم يقدر الهولنديون بشكل كاف حقيقة أن تنظيمهم الثقيل كان أقل تأقلماً مع أحجام التجارة المنخفضة، في حين أن التجارة الإنجليزية الخاصة كانت مرنة وأمكنها في النهاية أن تستمر في دعم وجود محدود ولكنه دائم.

في فارس كانت كلتا القوتين ضحية للابتزاز، ويعود السبب في هذا جزئياً إلى أن الفرس كانوا قادرين على عقد اتفاقات منفصلة مع كل منهما طالبين منهم أحياناً مساعدة عسكرية. قد يظهر أن الإنجليز كانوا أفضل في التعامل مع الفرس، وهناك قدر من الحقيقة في شكاوى الإنجليز (والفرنسيين) بشأن العجرفة الهولندية. وقد أضرت التدخلات العسكرية من قبل الهولنديين أو الإنجليز نيابة عن السلطات المحلية في فارس بأرباح الشركتين، لكن من الممكن جداً أن

---

(٣٨) انظر :

R.F. Crowhurst, D Estaing's cruise in the Indian Ocean, a landmark in privateering voyages, Studia 35 (1972), PP. 53-66; Saldanha; Persian Gulf Precis, PP. 132-136.

يكون المسؤولون المحليون رفيعو المستوى لشركتي الهند الشرقية الإنجليزية والهولندية قد رُشوا من قبل السلطات الفارسية أو العثمانية، وقد يكون القصد من الشكاوى بشأن الضغط والابتزاز الواردة في التقارير لفائدة رؤسائهم في بومباي أو باتافيا بشكل كامل.

من المحتمل أن قسماً من المنازعات بين الهولنديين والإنجليز عائد إلى حقيقة أن السلطة المحلية في الخليج كانت أضعف وأقل استقراراً من تلك في المشرق، وقد أتاح هذا فرصة سهلة لكلا الطرفين " لتحقيق أهداف ". هناك أيضاً المصالح المتراكمة لطرفين متضادين: رؤساء المؤسسات لكلا البلدين الذين كانوا قد ركزوا في أيديهم كل تجارة أمتهم سواء كانت خاصة أو شركة. وكان أي نزاع تجاري مرتبط بشكل مباشر بجيب الممثل الرئيس للشركة، ولذلك فليس غريباً أن البريطانيين كانوا خلف المصاعب التي واجهها الهولنديون في البصرة في العام ١٧٥٤م تماماً عندما كانت التجارة الهولندية تحقق نجاحاً(٣٩). في منطقة البحر المتوسط كانت هناك مسافة أكبر بين المصالح التجارية المباشرة والقناصل الذين لم يكن مسموحاً لهم بالتدخل في التجارة في المدن الكبيرة. وأخيراً فكثيراً ما كان الأوربيون في حالة توتر؛ إذ كانوا بعيدين عن أوطانهم في بيئات كثيراً ما كانت غير ودية. ومن الممكن أن يترتب على أي حادثة نتائج خطيرة، ويبدو أن الفرس والعثمانيين كانوا مدركين لفوائد التسبب في منازعات بينهم. ومن الممكن للحوادث أن تقع بسهولة؛ لأن السلطات المحلية في الخليج كانت متورطة بشكل مباشر في التجارة.

---

(٣٩) كون الإنجليز قد تسببوا في المشكلة فذلك مذكور ليس فقط في التقارير الهولندية بل أيضاً في حولية الرهبان الكرمليين في البصرة. انظر :

Ambrosius a S. Theresiae O.C.D., ' Continuatio Domesticae Bassorensis Historiae ' Analecta Ordinis Carmelitarum Discalceatorum 8 (1933), PP 47-68, 108-140, 117-119, 204-224.

يمكن ملاحظة فارق آخر بين الإنجليز والهولنديين في علاقة تجارة الخليج مع المشرق ومع تجارة أركانجلسك(*) كان يمكن لبعض السلع أن تمر إما عبر المشرق أو عبر طريق أركانجلسك، نت قناة أركانجلسك في إحدى المراحل ذات قدر من الأهمية لأمستردام، إذ كان الحرير الفارسي يستورد من قبل تجار أرمن أجبرهم مديرو تجارة المشرق على دفع ضرائب المشرق على الحرير الفارسي القادم عبر روسيا(٤٠). تدهورت تجارة الخليج خلال القرن الثامن عشر بسبب الفوضى التي عمت فارس تحت الحكم الأفغاني والثورات العديدة في عهد نادر شاه وخلفائه. لكن وضع تجارة المشرق تغير هو الآخر في مواجهة شركة الهند الشرقية الهولندية. إن الطلب الكبير على قماش القطن الهندي في الإمبراطورية العثمانية، الذي كان يلبى بواسطة تجارة الخليج، أصبح يلبى بعدها من قبل تجار أمستردام الذين كانوا يشترون قماش القطن من شركة الهند الشرقية الهولندية ويشحنونه إلى الموانئ العثمانية(٤١) متسببين بذلك في إحياء تجارة المشرق الهولندية. وفي المجمل نظر الإنجليز إلى الخليج على أنه ذو أهمية أكبر مما نظر إليه الهولنديون.

(*) أركانجلسك هي مدينة تقع في شمال روسيا على مصب نهر دفينا الشمالي وهي أكبر موانئ البحر الأبيض (الروسي). المترجم.

(٤٠) انظر :

H eeringa, Bronnen, ii, PP. 28-29 .

كان طريق روسيا طريقاً قديماً وعبره بعض الرحالة المشهورين أمثال :

Cornelis de Bruyn, Reyse Over Moscovien door Persien en Oostindien (Delft, 1711) and J. Hanway, A Historic Account of British Trade over the Caspian Sea (London, 1753).

دلالة لم أستقصها بعد هي قضية شركة أرمنية كبيرة تأسست في ستينات القرن الثامن عشر وتاجرت بشكل كبير بين كل من فارس والهند وأزمير وسانت بطرسبرج مع إمستردام، ثم أفلست بشكل صاخب. انظر :

ARA, Consulaatsarchief Smyrna CAS 253.

(٤١) يمكن الاطلاع على حجم الصادرات من قماش القطن من الهند خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر في :

ARA, CAS 534-537 and 539 - 541 .

(٤٢) انظر :

في البداية اعتمد ربح شركة الهند الشرقية الإنجليزية بدرجة كبيرة على تجارة الخليج، ثم أصبح الأمر أقل لكن كانت هناك أسبابٌ جيوٍ سياسية آنذاك. نظر إلى الخليج من الجانب الهولندي (وربما خطأً) على أنه أساسي بدرجة أقل حتى ولو كانت الأرباح التي تم جنيها هناك قد أسهمت في تمويل الوجود الهولندي في الهند وسيلان بشكل كبير. علاوة على ذلك فإن تجارة الخليج بالنسبة للهولنديين كانت مهمة أيضاً؛ لأنها وفّرت الفرصة لكسب المال في آسيا الأمر الذي مكّن من إرسال اعتمادات مالية أقل من هولندا. بذلك أصبح بإمكانهم التقليل من نزيف النقد من أوروبا في ظل ميزان التجارة السلبي الكبير مع آسيا. وفي الحقيقة فقد كانت تجارة الخليج أحد العنصرين الأكثر ربحاً في التجارة الآسيوية البينية لشركة الهند الشرقية الهولندية.

أحدثت الأزمات الاقتصادية في القرن الثامن عشر، والتي تسبب فيها وضع سياسي في غاية عدم الاستقرار، في تناقص مبيعات التجارة الهولندية، وهو ما جعل من المستحيل المحافظة على الآلية الهولندية الضخمة وطرق الشحن البحرية الطويلة. انحدرت التجارة أثناء الاحتلال الأفغاني لفارس إلى مستوى منخفض جداً، وفي تاريخ لاحق أدت الحملات العسكرية لنادر شاه والثورات العديدة خلال عهده إلى انحدار اقتصادي، بينما تسببت غنائم انتصاره على إمبراطورية المغول في تضخم خطير. كل هذا كان يمكن التعويض عنه جزئياً فقط من خلال زيادة أهمية البصرة. حقق الهولنديون أرباحاً ضخمة في البصرة أوائل خمسينيات القرن الثامن عشر، لكن حدث بعد ذلك نزاع مع الحكومة المحلية أدى فيه منافسوهم البريطانيون دوراً مهماً، وقد أدى ذلك إلى تركهم البصرة وانطلاقهم في تجربة جديدة كلياً تمثلت في موطئ قدم إقليمي وميناء حر في خرج . كان هذا نتيجة ثانوية لنظريات بشأن التجارة الحرة كانت شائعة في أوساط الدوائر السياسية الرئيسة في هولندا في ذلك

الوقت، لكن الأمر تدهور إلى فشل مالي، فلم تعد التجارة تغطي المصروفات.

ترك الهولنديون خرج في العام ١٧٦٦م، لكن الإنجليز بقوا في الخليج لأسباب جيو سياسية. احتفظ الهولنديون مع ذلك بحصة اقتصادية ضئيلة، كانت ماتزال هناك عملية تصدير كبيرة لسكر جاوة إلى عمان والتي كانت تشحن إلى الخليج بواسطة السفن العربية، وكان هناك نشاط التجار المشمولين بالحماية الهولندية في حلب على الطريق إلى البصرة.

ومن الممكن ربط المحاولات في البصرة لإعادة فتح المحطة التجارية الهولندية هناك مع الرغبة في إحياء التجارة في المنسوجات الهندية والتي كان قد حول طريقها عبر (ميناء) الكاب. كل هذا بوضوح انتهى مع الحروب النابليونية. كذلك لم تزدهر التجارة الإنجليزية خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر، فالمنازعات مع فارس، واحتلال فارسي للبصرة، ومشكلة القرصنة أسهمت كلها في عدم الاستقرار لكن - وكما رأينا - كان لدى الإنجليز أسباب جيو سياسية مهمة للمحافظة على تواجد كبير في الخليج.

العلاقات الشخصية

نجد عدداً من الإشارات البذيئة في الوثائق؛ إذ عمل كل جانب على تشويه سمعة الآخر. كان الهولنديون بالتأكيد يملكون الأقلام الأكثر سمعة إلا أن الصحيح هو أن البريطاني بغطرسته بالإضافة إلى عمليات الاحتيال التي ارتكبها تسبب في الضرر الأكبر لمصالحه(٤٢). اتفق الإنجليز مع المراقبين من الأمم الأخرى على أن الهولنديين لفتوا الأنظار بغطرستهم الوحشية بالإضافة إلى ما يقدمونه في محطاتهم التجارية؛ إذ كانت تحتوي على يوميات

ARA, VOC 2870, Van Reede, Radicale beschrijjving, fo. 1418.

(٤٣) انظر :

جراح إنجليزي على وصف في غاية الإمتاع لحفلة في منزل المقيم الهولندي في جزيرة خرج بلغت الكمال(٤٣). ولما لم تقم شركة الهند الشرقية الهولندية بفعل شيء من أجل الصالح الروحي لموظفيها في فارس، فقد كان البحث عن جنة أخرى أمرًا مطلوباً. وقد اتهم الهولنديون الإنجليز بالطغيان لكن مقابل القليل من التجارة الحقيقية للدلالة عليها كما اتهموهم بالقيام بأعمال حقيرة. وقد رد الإنجليز التحية على اللعوبين (الهولنديين) بمثلها(٤٤). من ناحية أخرى فإن السجلات البريطانية على وجه الخصوص تشير إلى التعاون والاتصالات الاجتماعية.

استخدم الإنجليز والهولنديون وسائل النقل البريدية لكل منهما بل وضع أحدهما أحياناً حمولة في سفن الطرف الآخر. وعندما أصبح الوضع خطيراً في بندر عباس أثناء سني الفوضى المضطربة في فارس، فقد تعاون الهولنديون والإنجليز في البحث عن حل وهذه حقيقة ذكرتها السجلات البريطانية فقط(٤٥). أيمكن القول: إن المديرين في أمستردام وباتافيا كانوا أكثر معارضة للتعاون بين الأمتين من المديرين في لندن وبومباي ؟

الخاتمة

كانت هناك علاقات مباشرة بين تجارة الخليج والمشرق لكن كان هناك اختلافات في أنظمة التجارة وفي الوضع القانوني للأوربيين. وكان هناك احتكاك أكبر بين الإنجليز والهولنديين في الخليج

Journalof8 March 1758 in the Wellcome Library For the History of Medicine. London, Ms. 3906.

(٤٤) انظر الهامش (٤٠) ، خدعة شعبية أخرى كان يقوم بها الهولنديون تمثلت في سرقة بريد الطريق البري لمنافسيهم. انظر مثلا :

W.Foster, English Factories in India 1665-1667 (Oxford, 1925), P. 13.

(٤٥) انظر :

OIOC.BL G/29/7.

يوميات جومبرون الإنجليزية ليوم ١٥ سبتمبر ١٧٤٠م ويوم ٢٨ نوفمبر ١٧٥٠م.

(*) يقصد بمسألة أميوينا حادثة سجن عدد من موظفي شركة الهند الشرقية

واختلاف في فكرة كل منهم بشأن الأهمية الجيو سياسية للمنطقة. وهناك إجابات عدة محتملة بشأن هذه الأمور.

ضمن إطار أوسع فإن العلاقات بين شركتي الهند الشرقية كانت أكثر حدة من العلاقات بين الدولتين خاصة بعد مسألة أمبوينا(*). في الخليج كانت هناك عوامل أخرى أيضاً. على الرغم من أنظمة التجارة المختلفة فإن هناك عنصراً واحداً متطابقاً في كلتا الشركتين: كان لدى مقيميهم في الخليج مصلحة شخصية في كامل التدفق التجاري من بلادهم وسيطروا على قدر كبير من الأعمال المالية الخاصة المعلنة منها والسرية. مكّنت السمة الضعيفة والمتناقضة للحكومة المحلية في فارس وأيضاً في البصرة العثمانية وكذلك البعد عن الوطن المقيمين من إدارة حروب وأعمال خاصة.

أخيراً يجب أن نُبقي في أذهاننا أن تجارة الخليج الإنجليزية والهولندية بين عامي ١٦٢٢ و ١٧٦٦م، مهما كانت أهميتها لشركتي الهند الشرقية أنفسهما، فإنها لن تصل أبداً إلى حجم تجارة التجار المحليين أو ذاك لشرق البحر المتوسط. ففارس كانت منطقة اقتصادية منعزلة. أما الأوربيون فإنه لم يكن ممكناً للسفن الهولندية الكبيرة والقليلة العدد أو السفن الإنجليزية الأصغر إلى حد ما المبحرة سنوياً إلى الخليج، أن تحمل نفس القدر من البضائع التي كان يحملها " أسطول أزمير "(**) أو سفن الشحن المحلية من الهند إلى الخليج. يجب أن نكون حذرين من المبالغة في أهمية شركتي الهند الشرقية في اقتصاد البلدين.

الإنجليزية وإعدامهم في جزيرة أفيون الأندونيسية في العام ١٦٢٣م من قبل شركة الهند الشرقية الهولندية. المترجم نقلاً عن المؤلف.

(**) أسطول أزمير هو قافلة من السفن كانت تحمل البضائع الهولندية من أمستردام إلى أزمير. المترجم نقلاً عن المؤلف.